QUATRIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DES PROPRIETAIRES DU

CHEMIN A RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

RAPPORT DES DIRECTEURS.

PROCÉDÉS

DE LA

QUATRIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DES PROPRIETAIRES DU

CHEMIN A RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,

TENUE À MONTRÉAL, LE 17 JANVIER, 1849;

SUIVIS D'UN

RAPPORT DES DIRECTEURS.

MONTRÉAL:
Imprimerie du Canada Gazette.

1849.

P

ap

pr
ta

M
ét

E

M

en

E

so
in

E

ils
da

COMPAGNIE DU CHEMIN A RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

PROCÉDÉS de l'Assemblée Générale Annuelle des Propriétaires au Fonds Capital de la Compagnie du Chemin à Rails du St. Laurent et de l'Atlantique, tenue Mercredi, le 17 Janvier, 1849, au Bureau de la Compagnie, No. 18, Petite rue St. Jacques, Montréal, suivant avis.

L'Honorable A. N. MORIN, Président de la Compagnie, appela l'assemblée à l'ordre.

Il a été unanimement *Résolu*, que l'Honorable A. N. MORIN prît le Fauteuil, et que Mr. STEERS eût à agir comme Secrétaire.

Le Secrétaire lut l'avertissement convoquant l'assemblée.

Il a été unanimement *Résolu* que HENRY FOWLER et LOUIS MARCHAND, Ecuyers, fussent, comme par la présente ils l'ont été, nommés Scrutateurs.

HUGH TAYLOR, Ecuyer, secondé par JOHN TORRANCE, Ecuyer, proposa :

Résolu—Que cette assemblée confirme la nomination de ROBERT MCKAY, Ecuyer, comme Directeur de cette Compagnie.

Le Secrétaire lut le Rapport annuel en anglais, lequel fut ensuite lu en français devant l'assemblée par le Président.

GEORGE E. CARTIER, Ecuyer, secondé par JOHN BOSTON, Ecuyer, proposa :

Résolu—Que le Rapport maintenant lu et soumis à cette assemblée soit, comme il l'est par la présente, approuvé et adopté, et que son impression dans les langues française et anglaise soit ordonnée.

JOHN BOSTON, Ecuyer, secondé par WILLIAM MURRAY, Ecuyer, proposa :

Résolu—Que les remerciments de cette assemblée sont dus, comme ils sont par la présente offerts, aux Directeurs pour leurs services pendant l'année écoulée.

WILLIAM MURRAY, Ecuyer, secondé par JOHN BOSTON, Ecuyer, proposa :

Résolu—Que les remercîments de cette assemblée sont dus, comme ils sont par la présente offerts, à THOMAS STEERS, Ecuyer, pour la manière habile, fidèle et énergique avec laquelle il s'est déchargé de ses devoirs comme Secrétaire de la Compagnie.

Les résolutions ci-dessus ont été unanimement passées.

Il a été unanimement *Résolu* que les remercîments de cette assemblée fussent offerts, comme par la présente ils l'ont été, aux Scrutateurs et Secrétaire de cette assemblée.

L'Honorable A. N. MORIN ayant été prié de laisser le Fauteuil, et JOHN BOSTON, Ecuyer, y ayant été appelé—

Résolu unanimement—Que les remercîments des propriétaires soient offerts, comme par la présente ils le sont, à l'Honorable A. N. MORIN, pour ses services puissants et énergiques comme Président de cette Corporation, et que ce Monsieur soit prié d'accepter la somme de £250 Courant, comme marque de reconnaissance pour le temps et l'attention qu'il a dévoués à leurs affaires dans le cours de l'année écoulée.

Résolu de plus—Que les remercîments de l'assemblée sont dus, comme par la présente ils sont offerts, à l'Honorable Président pour sa conduite distinguée au Fauteuil.

L'Honorable Monsieur, après avoir fait ses remercîments pour le compliment qu'on lui fît ainsi, reprit le Fauteuil.

Les Scrutateurs ayant dûment fait le scrutin du ballottage des Directeurs, donnèrent leur Certificat que THOMAS A. STAYNER, JOHN YOUNG, JOHN TORRANCE et ALFRED LAROCQUE, Ecuyers, en conformité de l'Acte d'Incorporation et des Règlements de la Compagnie, avaient été dûment élus à la place des Directeurs qui se sont retirés par rotation et qui ont résigné ; et que PIERRE JODOIN et DAVID TORRANCE, Ecuyers, avaient été dûment élus Auditeurs des Comptes.

L'Assemblée s'ajourna.

THOMAS STEERS,
Secrétaire.

RAPPORT ANNUEL DES DIRECTEURS

DE LA

COMPAGNIE DU CHEMIN A RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

Bureau de la Compagnie du Chemin a Rails du St. Laurent et de l'Atlantique,

Montréal, 17 *Janvier*, 1849.

Les Directeurs réfèrent au Rapport soumis aux Actionnaires à la dernière assemblée générale annuelle pour un détail du progrès des travaux de ce chemin à rails sur la Division de Montréal, le 19 Janvier, 1848, partant du fleuve St. Laurent à St. Hyacinthe, une distance de trente milles, aucuns travaux n'ayant été faits sur cette partie du chemin partant de ce village à un point dans le township d'Acton, une distance de quinze milles, jusqu'où on avait intention de compléter le chemin dans le cours de l'année écoulée, en conformité des Résolutions des Propriétaires, dans l'automne de 1847, si les fonds de la Compagnie l'eussent permis.

Le 17 Février, 1848, la Compagnie pétitionna la Législature pour une aide qui pût lui permettre de compléter l'entreprise, mais en conséquence de la prorogation soudaine du Parlement l'année dernière, leur pétition ne put être prise en considération, et les Directeurs ne purent en conséquence avoir recours qu'aux ressources que leur offraient les actionnaires pour poursuivre leurs opérations.

Sous ces circonstances, et l'état alarmant des affaires monétaires en ce pays, et la position qu'avaient maintenue les actionnaires en Angleterre, les Directeurs crurent qu'il était prudent de limiter leurs opérations qu'à l'achèvement des premiers seize milles jusqu'à la Rivière Richelieu, et de n'ouvrir l'année dernière que cette portion du chemin au public ; mais, d'après

une investigation minutieuse de la dépense comparative sur les subdivisions de la Division de Montréal, s'étendant vers l'est et l'ouest en partant de la Rivière Richelieu, il a été trouvé que la différence de la somme pour l'achèvement de la première Division, ou de toute la distance jusqu'à St. Hyacinthe, indépendamment du prix du fer, était si petite, que le Bureau a cru devoir indispensablement prendre des mesures pour compléter la première division.

On ne s'est pas livré à cette décision avec précipitation—elle a été le résultat de la conviction qu'un village, le plus considérable dans le Bas-Canada, situé au centre d'un pays fertile, contenant au moins 40,000 ames, dont à peu près deux à trois mille habitaient son intérieur, était un entrepôt, comme terminus, qui méritait bien qu'on fit tous les efforts possible pour l'obtenir : et qui, outre ses autres avantages, possédait un pouvoir d'eau d'une grande valeur sur lequel on avait construit des moulins à farine et à scies, et qui promettait, comme on devait l'espérer, de rivaliser par la suite en célébrité avec les villes manufacturières les plus florissantes des Etats voisins.

Des arrangements ayant été faits pour le fer nécessaire à l'extension du chemin jusqu'à St. Hyacinthe, on continua les travaux avec diligence, et le Bureau des Directeurs a le plaisir de pouvoir annoncer que la première, ou la Division de Montréal du Chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique, une distance de trente milles, a été ouverte au public le 27 du mois dernier, et qu'elle a continuellement été en opération depuis ; et que, malgré la saison peu favorable de l'année où on a commencé à le faire fonctionner, n'ayant pu pendant les premiers dix jours avoir de communication par le fleuve avec la cité, les recettes ont de plus en plus continué à augmenter, et ont pu atteindre un montant au moins égal aux dépenses encourues sur le chemin.

Ce premier essai est d'un résultat tout satisfaisant, et il n'est nullement à douter que cette section du chemin, qui offre à une population agricole d'au moins cent mille habitants tous les avantages possible de communication au marché, ne soit, en tant de son coût, un placement profitable ; et, indé-

pendamment de la perspective de ces avantages comme partie du grand chemin partant des eaux de ce continent à celles de l'Atlantique, de fortes raisons donnent lieu d'espérer qu'un intérêt légal sera payé sur les placements de cette portion du chemin six mois après sa mise en opération.

Les Directeurs ont de plus à dire, que, durant la dernière saison, l'expédition dans l'achat de terreins et stations pour la première Division a nécessairement éprouvé du retard dans son progrès avant d'avoir pu finalement en terminer—les transactions qui restaient à clorre ayant offert des difficultés auxquelles on ne s'attendait pas alors ; il ne reste néanmoins que peu de réclamations à liquider, et elles sont en voie de règlement.

La Compagnie est en possession, suivant acte, de quatre-vingt-seize arpents de terre au terminus de Longueil, coûtant £3,767, qui est une propriété considérable dont on s'est assuré en anticipation des besoins à venir du chemin, et pour que la Compagnie ne soit pas par la suite forcée de payer un prix extravagant pour des terreins que l'entreprise elle-même aura fait augmenter en valeur.

La Compagnie est de plus en possession, suivant acte semblable, d'une étendue suffisante de terrein pour un terminus à St. Hyacinthe, sur lequel elle a fait construire des bâtisses, et qu'elle tient en pur don des propriétaires, et elle saisit cette occasion de leur en exprimer ses remercîments.

Le coût de cette Division à la fin de la dernière année fiscale a été de £11,724 3*s* 1*d*.

Les clôtures sur cette Division auraient dû être finies l'automne dernier, mais l'inclémence de la saison en a empêché l'accomplissement. Il a cependant été pris des mesures depuis qui, comme on l'espère, auront l'effet d'y suppléer pour le 1er de Juin prochain.

Outre l'achat de terreins et stations sur la Division de Montréal, la Compagnie, ayant en vue de prendre des mesures préparatoires à la continuation ultérieure du chemin jusqu'à Melbourne, (la Division de St. François,) a donné ordre au Commissaire des Terres d'obtenir le droit de passage depuis St.

Hyacinthe à la rivière St. François, une distance de 40 milles ; et elle a le plaisir d'annoncer qu'elle s'est assuré ce droit pour traverser la plus grande partie de ces terres à un prix comparativement petit.

Les arpentages ont été continués pendant la saison par Mr. Vining, ayant en vue de faire choix d'une route qui offrit le plus d'avantage à l'ouverture d'une voie de communication entre le chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique et la ligne de la Province. Ce monsieur a fait rapport que la ligne est entièrement formée depuis St. Hyacinthe à la rivière au Saumon, une distance de cent milles du Terminus à Longueil, et que de ce point à la ligne de la Province, une distance de 26¾ milles, il a été tracé une ligne expérimentale. Ce qui, dans le cas où cette ligne serait définitivement adoptée pour toucher au point de jonction, établirait toute la distance qu'aurait à parcourir le chemin à rails en Canada comme n'excédant pas 126¾ milles, étant une réduction de cinq milles dans la distance qu'on avait dans le principe projettée.

Les Directeurs ont à informer, que Mr. Vining a cru expédient d'abandonner l'achèvement des arpentages qu'il avait été chargé de faire, et de n'en point faire de rapport. Il est cependant à espérer que ses notes, plans et estimés mettront, pour beaucoup, l'ingénieur de la compagnie en état de mettre à profit les dépenses qui ont été encourues sur la conviction qu'avaient les Directeurs que ces frais seraient pleinement compensés par l'information qu'ils obtiendraient ; et ils espèrent encore qu'ils n'y perdront rien, si ce n'est que les connaissances personnelles qu'obtient d'un local un ingénieur dans le cours de ses opérations, et que les Directeurs dans leur opinion considèrent comme leur appartenant aussi bien que les documents de l'arpentage.

Les Directeurs annoncent en outre que Mr. Bailey, l'Ingénieur résident de la Division de Montréal, a abandonné le chemin, et simultanément les assistants de Mr. Vining et ceux de ce premier monsieur.

Ils ne peuvent cependant exprimer de regret sur un évènement dont les suites, comme ils en sont persuadés, ne peuvent

qu'être avantageuses aux intérêts en général de l'entreprise, malgré les inconvénients temporaires qui ont été occasionnés par la conduite de ces messieurs ; et ils ne font mention de ce sujet aux actionnaires que parcequ'ils croient être de leur devoir de le faire.

Les Directeurs désirent faire connaître, qu'en tant que ce qui concerne les arpentages futurs de la ligne depuis le point divergent à celui de jonction avec le chemin à rails de l'Atlantique et du St. Laurent, ils sont informés qu'une route avantageuse peut être pratiquée le long de la vallée du Lac Massiwippa, vers Stanstead, jusqu'à la ligne Derby, et de là, à travers les vallées de Clyde et les rapides de Nallegan, jusqu'à la rivière Connecticut.

Cette route n'a pas encore été toute explorée, et les Directeurs ont à cœur d'en faire faire tout l'arpentage dans le cours de la saison prochaine ; aussitôt que les deux compagnies auront pu se prononcer sur ses avantages comparatifs, il ne peut exister ensuite aucune difficulté apparente qui empêche qu'on ne résoude sans délai sur le point de jonction.

Dans le cas où cette route présenterait des facilités plus avantageuses aux opérations des ingénieurs, elle donnerait l'avantage à la ligne Canadienne de passer à travers les meilleures et les plus riches portions des townships de l'est, et formerait une jonction avec le chemin à rails des rivières Connecticut et Passumpsic qui est actuellement en opération à 65 milles de la borne provinciale à Stanstead ou dans ses environs, en droite ligne à Portland, ce qui assurerait à ce chemin, sans la dépense additionnelle d'une branche alimentaire, le trafic de deux cités de l'Atlantique les plus commerçantes.

Les Directeurs font de plus rapport, que l'argent mis au mesurage des terres, si on l'y emploie judicieusement, est une dépense qui peut indemniser beaucoup plus qu'aucune autre encourue pour des objets de même importance, tant par les connaissances qu'on prend d'un local que par la certitude qu'il y a de pouvoir profiter de tous les avantages qu'en offre une description topographique ; parceque, si par erreur provenant soit du manque de soin dans le mesurage ou de connais-

sances suffisantes des localités, on établissait et complétait finalement une place au lieu d'une autre, ce serait une erreur à laquelle il ne pourrait ensuite être remédié, et qui pourrait être d'une nuisance vitale au succès d'une entreprise qui sans cela eut été bien projettée ou pu être bien exécutée.

Les Directeurs font le rapport suivant de l'Etat des Déboursés et Recettes de la Compagnie jusqu'au 30 Novembre, qui est la fin de l'année fiscale 1848, tel qu'extrait des Balances des Livres du Trésorier, auquel ils ont ajouté un Etat du Passif, Sources et Moyens de la Compagnie, jusqu'au 31 Décembre dernier :

BILAN

DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN À RAILS DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

Dr. 30 *Novembre*, 1848.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Pour dépenses du département de l'Ingénieur, instruments y compris				10400	13	6
Pour terreins et Stations, clôtures y comprises				11724	3	1
Pour fer, y compris le fret, agence, assurance, etc.				44068	16	0
Pour nivellement, le pont sur la rivière Richelieu et le quai à Longueil y compris				77759	13	10
Pour wagons pour les passagers et le fret, et autres pour fardeaux				3063	15	11
Pour bâtisses				12100	3	5
Pour boutiques à machines et autres ouvrages				1280	18	6
Pour bâtisses pour passagers et effets				2681	10	0
Pour plate-formes tournantes				1085	12	0
Pour locomotives				3281	0	7
Pour Stations d'eau				242	2	8
Pour compte de tracement du chemin				3409	1	6
Total des dépenses permanentes de construction				171097	11	0
Dépenses préliminaires, y compris celles encourues en matières légales, d'agence et de mission en Angleterre				2948	9	0
Dépenses du Bureau et Salaires, etc				2546	7	8
Pour annonces et impressions				500	1	4
Assurance				129	14	0
Intérêt payé aux actionnaires				1712	0	6
Intérêt payé pour Echange et Escompte				1324	6	0
Montants dus par—						
Banque de la Cité	£ 311	6	5			
Banque de l'Amérique Britannique du Nord	1440	14	11			
B. Pomeroy, Collecteur	888	15	1			
Dû en Angleterre	2106	12	9			
Billets recevables en mains	7648	0	8			
				12395	9	10
				£192653	19	4

Cr.		£	s.	d.
Par versements payés aux fonds.................		96909	10	10
Par versements aux fonds en Billets recevables, courant..		22229	14	8
Par versements aux fonds anglais................		5656	13	0
Par le fonds des Entrepreneurs....................		10650	0	0
		135445	18	0
Par Billets sous escomptes payables à la Banque Britannique du Nord..............	£32356 8 0			
Moins—				
Billets des Actionnaires à collecter..	16195 3 11			
		16161	4	1
Par montant avancé par la Banque de Montréal......		5904	13	11
Par Prêt de Banquiers en Angleterre..............		1200	0	0
Par montant dû pour terreins et stations, garanti par actes aux propriétaires......................		3363	1	8
Par droit sur fer......		780	3	5
Par montant dû aux entrepreneurs payable en argent.		3643	15	6
Par montant dû aux entrepreneurs payable en parts..		6735	10	0
Par montant dû non échu pour fer et locomotives....		19419	12	3
		£192653	19	4

THOMAS STEERS,
Secrétaire et Trésorier.

ETAT DU PASSIF, DES SOURCES ET DES MOYENS.

Compagnie du Chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique,
31 *Décembre*, 1848.

PASSIF.

A la Banque de l'Amérique Britannique du Nord—				
Billets sous escompte............	£28512 3 2			
Moins—				
Billets des Actionnaires en mains pour collection.............	19805 2 10			
		8707	0	4
A la Banque de Montréal..........................		5235	3	11
Au prêt des Banquiers d'Angleterre...............		1200	0	0
Pour montants dus pour terreins et stations, garantis par actes aux propriétaires......................		3363	1	8
Pour montants dus aux Entrepreneurs..............		1611	15	6
Pour montants dus aux Entrepreneurs, payables en parts....................................		6735	10	0
Pour montants dus non échus pour fer et locomotives		18161	12	3
Balance..		92158	13	0
		£137172	16	8

SOURCES ET MOYENS.	£	S.	D.
Par Balances dues par des Banquiers, et Billets Recevables en mains.........................	4997	12	11
Par versements sur les fonds maintenant dus en cette Province et en voie de collection........	43155	1	11
Par versements sur les fonds Anglais dont cinq cinquièmes sont dus............................	46465	12	0
Par versements sur les fonds payables le 1er Juillet et le 1er Avril................................	35818	19	10
Par fonds, capital de la Compagnie, gardés comme responsabilité de l'exécution des contrats........	6735	10	0
	£137172	16	8
Par Balance..................................	£ 92158	13	0

THOMAS STEERS,

Secrétaire et Trésorier.

Le compte ci-dessus fait voir que la Division de Montréal, 30 milles, a coûté à la fin de la dernière année fiscale £171,097 11*s* 0*d*, moins la proportion des dépenses qui doivent être chargées à d'autres Divisions particulières, et qui sont communes au chemin entier.

Les Directeurs croient qu'il est nécessaire de mentionner, que le chemin ayant été ouvert il y a peu de temps dans son étendue principale, et que les rebords en plus grande partie en étant faits de terres-grasses, il est nécessaire d'y faire des travaux considérables au printemps, tant pour emplir de terre le lit du chemin que pour y creuser des égouts et niveler les cavités.

Les Directeurs, en faisant rapport qu'ils ont acheté de la Compagnie de Portland, durant la dernière saison, une locomotive de seconde-main et un engin d'un pouvoir de première classe pour la somme de £3281 0 7*d*, doivent mentionner qu'ils ont ordonné l'importation d'une locomotive des manufactures de Messrs. Kinmonds & Cie. à Dundee, qu'ils recevront ce printemps à l'ouverture de la navigation ; et malgré cette augmentation de force motrice, ils n'ont pas encore tout le nécessaire que demande le chemin, si le trafic atteint la presse à laquelle on peut raisonnablement s'attendre. Il sera de plus nécessaire d'ajouter au moins un autre wagon de

seconde classe à ceux déjà en usage. Ils ont été faits par Messrs. McLean & Wright, de cette cité, et ont jusqu'à présent donné pleine satisfaction.

La dépense ci-dessus peut être raisonnablement estimée, d'après des calculs soignés, à £26,902 9s 0d., faisant monter le coût de la Division de Montréal, lorsqu'elle sera en plein fonctionnement et complètement pourvue de machines motrices, allouance faite pour un troisième engin de première classe, à £6,600 par mille, ou à un total de £198,000.

Il n'est pas hors de propos de remarquer ici, qu'en considérant le coût de la Division de Montréal à £198,000, il faut observer que certains items de la dépense, savoir : d'arpentages considérables, d'achat de terreins pour le terminus et le quai et des bâtisses à Longueil, peuvent être proprement considérés comme dépenses communes de toute la distance et réparties sur chaque mille, à dire £16,000 ; ce qui, à £126 par mille pour 127 milles, réduirait le coût de la première Division à £185,780, ou à £6,192 par mille.

Les Directeurs ayant transmis à leur Ingénieur en devoir les documents qu'ils avaient en leur possession concernant la ligne de location au-de-là de St. Hyacinthe, avec les estimés de Mr. Vining, sont en état, d'après des calculs basés sur des observations topographiques soignées du pays, d'exhiber aux actionnaires un estimé approximatif du coût du chemin à partir de St. Hyacinthe jusqu'à la ligne provinciale, moyennant que la route à suivre, en partant du point divergent à la rivière au Saumon jusqu'au point de jonction anticipé, serait celle que désigne Mr. Vining dans le rapport de son dernier arpentage, laquelle, si elle était changée par la suite, pourrait occasionner quelque différence dans la dépense, mais qui n'indique aucun déboursé additionnel, et ne peut qu'en diminuer les frais.

Cet estimé approximatif est calculé de manière à correspondre aux dépenses encourues dans les constructions, dans les départements des Ingénieurs, des Bureaux, et dans le parachèvement entier du chemin lorsqu'il sera en opération :

De St. Hyacinthe à Shipton, vis-à-vis Melbourne, à £5,500 par mille, faisant en tout pour cette distance, 42 milles.	£231000	0	0
De Shipton à la Rivière au Saumon, £6,000 par mille, pour une distance de 28 milles.	168000	0	0
De la Rivière au Saumon au point de jonction, par la route de Coaticoke, £6,500 par mille, 26¾ milles..	173875	0	0
Ajouter à cela le coût de la Division de Montréal, lorsqu'elle sera nivilée, et le montant dépensé pour l'avantage commun du reste du chemin.	198000	0	0
Coût entier du chemin depuis Montréal à la ligne provinciale, à £6,070 par mille—ou en tout.	770875	0	0

Ce montant approximatif est bien près de l'estimé de A. C. Morton, Ecuyer, ci-devant ingénieur en chef de la Compagnie.

Le Capital que la Compagnie est autorisée à prélever par l'acte d'incorporation, par 12,000 parts de £50 chaque, est de.	£600000	0	0
Ajouter à cela, le pouvoir qu'elle a, en cas que cette somme se trouve être insuffisante, de prélever une autre somme pour parachever l'entreprise et ses branches, de.	500000	0	0
Faisant en tout un Capital de.	£1100000	0	0

Les Directeurs, d'après un scrutin attentif de la liste des Actionnaires, ne croient pas qu'ils puissent, d'après leur calcul, s'appuyer sur le surplus de leurs Sources et Moyens pour pouvoir entreprendre plus que la liquidation des dettes et le parachèvement des travaux qui restent à faire sur la Division de Montréal, auquel temps il sera de leur devoir de prendre des mesures pour la confiscation de tous les fonds qui ne seront pas alors dûment payés. C'estpourquoi, ils croient qu'il est de leur devoir impératif de déclarer aux Actionnaires, que le progrès futur du chemin dépend de l'accroissement d'une liste de souscription ou d'un aide étranger à leur présente position. Il deviendra peut-être nécessaire cette année d'engager ce qu'il y a de complété du chemin comme sûreté pour pouvoir par ce moyen prélever des fonds pour continuer les travaux, ou de se déterminer à abandonner pour le présent les avantages que retireraient et le pays entier et cette Cité en particulier de l'achèvement d'une entreprise d'une importance si vitale à ces provinces, comme une voie de communication ouverte toutes les saisons de l'année jusqu'aux eaux de la mer.

Les Directeurs sont certains que la grande majorité des Actionnaires participent avec eux dans l'anxiété où ils sont de voir se compléter leur entreprise, et sont d'opinion que la position prospère finale de la Colonie dépend de la réalisation des avantages qu'offrent des voies de communication au moyen de chemins à rails, et ils ne connaissent aucun pays où ces avantages soient si nécessairement requis, ni un tel placement plus certain de profiter.

Les profits d'un chemin à rails dépendent essentiellement des avantages qu'en peut retirer le public ; plus les moyens de communication qu'il remplace sont méchants, rares, incommodes, précaires et coûteux—plus la source d'où doivent provenir ses profits est grande et certaine ; il n'est point de pays, où la civilisation a fait les mêmes efforts, qui ait de communications par terre plus méchantes ou plus incertaines qu'elles ne le sont dans la Province du Canada.

Calculant sur l'appui qu'ils s'attendent à recevoir des Actionnaires, les Directeurs ont cru devoir conclure qu'il était nécessaire de pétitionner de nouveau la Législature durant cette session pour un aide qui les mette à même de pouvoir continuer l'entreprise, et ils ont l'agréable espoir de pouvoir l'obtenir.

Il doit être évident à tout homme réfléchi, que cette entreprise a des droits à un aide public qu'aucune autre entreprise semblable dans la Colonie ne peut avancer. C'est l'anneau essentiel à l'achèvement de la chaine de communication non interrompue par notre magnifique ligne de Canaux publics, et de sa confection finale dépendent matériellement les avantages que la Colonie ou autres parties pourront retirer du placement d'un million et demi, et plus, des deniers publics. Une route destinée à être la grande voie par laquelle devront passer les produits d'un pays qu'arrosent les grands lacs, et qui a le pas sur les autres lignes de chemins à rails qui aboutissent au St. Laurent, étant située à un point d'où la route sera plus courte pour toucher à l'Océan aux villes de Portland et Boston, et sur un sol uni, ne peut conséquemment qu'être la plus économique.

Il peut être de plus remarqué, par rapport à sa connexion aux Canaux, que lorsque son extension à travers les townships de l'est permettra de se prévaloir des pouvoirs d'eau intarissables de cette section du pays, et invitera le capitaliste à y construire des moulins, il n'est aucunement à douter que St. Hyacinthe, Drummondville, Sherbrooke, et les autres localités dans la vallée de St. François, ne deviennent par la suite des places manufacturières considérables, et que leur population ne soient les consommateurs des produits de l'ouest. La ligne de communication qui offre une facilité supérieure pour l'importation de matériaux bruts, sera prête à procurer avec le même avantage les moyens nécessaires d'exporter et de distribuer les objets manufacturés à la population des pays d'où auront été importés ces matériaux. Le tableau tel qu'il est tiré, sera peut-être regardé comme visionnaire par un esprit peu entreprenant, mais ceux qui connaissent les conséquences d'une persévérance active et bien dirigée, ne pourront qu'applaudir à ce qui pourra s'en réaliser : Quel sera alors l'état de la Colonie ? Elle sera riche en revenus, la population y augmentera, elle sera une source d'envie à ses voisins, et un trésor aux yeux des hommes d'état de l'empire dont elle est l'apanage dans ce moment d'un avantage douteux.

D'après les facilités supérieures qu'offre notre navigation intérieure, et le taux bas de fret des pays de l'ouest, qui permet qu'un quart de fleur peut être transporté de Cleveland à Montréal pour 30 cents, et de là à Portland pour 30 autres cents, faisant en tout pour jusqu'au port de la mer, 60 cents, ou 3s par quart, ce chemin, indépendamment d'autres sources de profit, commandera un commerce de provisions aux états de l'est et aux provinces inférieures, au moyen des communications des chemins à rails actuellement en voie de construction dans le Maine, avec le Bangor, et ailleurs, suffisant par lui-même pour assurer un revenu rémunératif sur le coût anticipé de sa construction ; et pour peu qu'on connaisse les townships de l'est, et qu'on soit au fait de leurs ressources tant en opérations actives qu'intérieures, comment pourra-t-on ne pas se laisser convaincre, d'après cette source seule, qu'il n'en doive résulter un

revenu additionnel considérable, et qui ira toujours croissant à mesure que pourront le développer les facilités de communication que ce chemin offrira.

Il est impossible de s'arrêter sur ce sujet sans exprimer le ferme espoir que le Gouvernement aidera amplement à achever une entreprise qui, s'il est besoin de quelqu'autres motifs pour l'y engager, formera une ligne des plus directes de 70 milles de chemin à rails depuis Québec par Montréal jusqu'à l'est, donnant à cette première cité, en partant de Melbourne, une route jusqu'à l'océan d'une distance égale à celle qui part de Montréal, et qui, sans aucun doute, formera partie du chemin d'Halifax, si le Gouvernement impérial venait à décider qu'il dût être lié à la province supérieure en passant par cette Cité.

Les Directeurs ont de plus à dire, que la Cour Suprême en Angleterre a donné son verdict en faveur de la Compagnie contre la poursuite intentée par Mr. Fenn pour le repayement du dépôt sur ses fonds souscrits en Angleterre, lequel a été final en tant qu'il devait être considéré comme appartenant à la Compagnie, et ont depuis disposé de la balance de ce dépôt. Ils doivent aussi dire, d'après leurs dernières informations, que l'entreprise paraît être vue d'un meilleur œil en Angleterre, et ils désirent mentionner publiquement leur grande reconnaissance envers Robert Gillespie, Ecuyer, pour la part active qu'il a prise personnellement aux intérêts de la Compagnie depuis son retour en Angleterre.

Les Directeurs sont informés que la Compagnie du Chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique a 36 milles de son chemin en opération, et 8 autres milles de nivelés qu'on espère pouvoir compléter et mettre presqu'immédiatement en opération. Cette information est toute encourageante, puisque chaque mille qu'accompli l'une ou l'autre compagnie diminue la distance, et rapproche l'époque où devront se rencontrer les deux Compagnies à la ligne provinciale.

C'est avec beaucoup de plaisir que les Directeurs font leurs remercîments à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord en cette Cité pour les facilités libérales qu'elle leur a accordées dans le cours des deux années dernières, pour leur aider à

poursuivre leurs travaux ; et ils doivent en même temps remercier la Banque de Montréal pour l'aide pécuniaire qu'elle leur a procuré pour les même fins.

Avant de clorre ce rapport, les Directeurs désirent féliciter la Compagnie de ce qu'aucun trouble ne soit survenu dans le cours des travaux, malgré que plus de 1,500 hommes y aient été employés à la fois ; et ils ne peuvent attribuer cet heureux résultat qu'au système admirable observé par Messrs. Black, Wood & Cie., dans l'emploi des hommes engagés par eux aux travaux du nivellement. Ils désirent de plus témoigner leur satisfaction pour la régularité et la bonne gestion des entrepreneurs en général.

Les Directeurs témoignent leur assurance croissante de la possibilité de succès dans leur entreprise, et qu'elle indemnisera amplement les Actionnaires comme un placement.

Le tout néanmoins humblement soumis.

A. N. MORIN, *Président.*
THOMAS STEERS, *Secrétaire.*